

région Nord - Pas-de-Calais  
**Sécurité routière**

# *L'accidentologie en 2009 : un bilan encourageant mais des motards en danger*



Direction régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement Nord - Pas-de-Calais



### Définitions

**Un accident corporel de la circulation routière :** il provoque au moins une victime (personne décédée ou nécessitant des soins médicaux), survient sur une voie ouverte à la circulation publique, implique au moins un véhicule, en excluant les actes volontaires (homicides volontaires, suicides) et les catastrophes naturelles.

**Les tués :** personnes qui décèdent dans les 30 jours qui suivent l'accident.

**Les blessés :** personnes impliquées non indemnes.

**Les blessés hospitalisés :** victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.

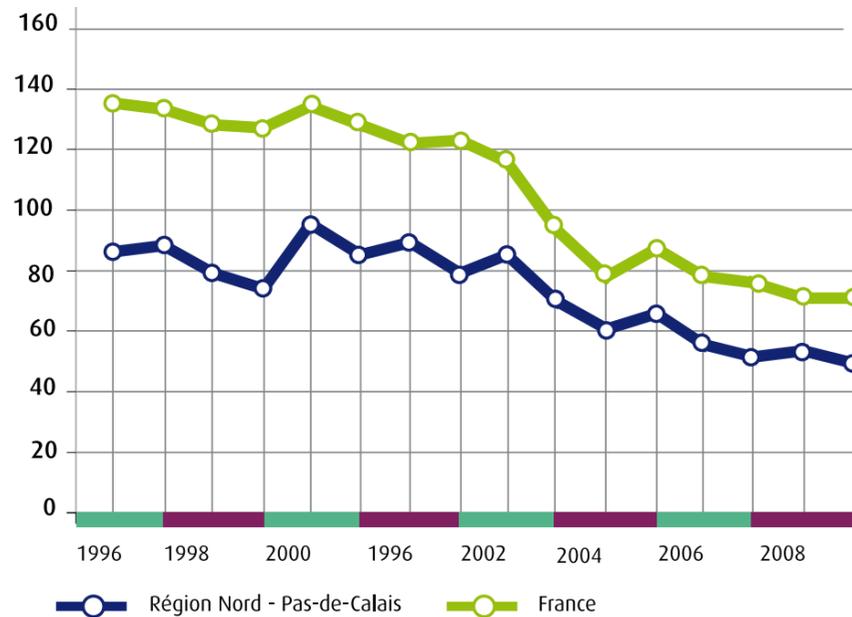
**L'indice de gravité :** nombre de tués/nombre d'accidents corporels x 100.

### Bilan global

Région	Année	Accidents	Tués	dont Tués 2 roues motorisés	Blessés	Blessés hospitalisés	Gravité
Région Nord - Pas-de-Calais	2009	3 238	187	65	4 131	1 696	5,8
	2008	3 695	202	54	4 780	2 003	5,5
	évolution	-12%	-7%	+20%	-14%	-15%	0,3
France métropolitaine	2009	72 315	4 273	1 187	90 934	33 323	5,9
	2008	74 487	4 275	1 086	93 798	34 965	5,7
	évolution	-3%	0%	+9%	-3%	-4%	0,2

Alors que le nombre de tués en France métropolitaine reste stable, la région Nord - Pas-de-Calais enregistre une baisse de 15 tués en 2009.

### Évolution du nombre de tués par million d'habitants en France et en région



Le nombre de tués par million d'habitants diminue alors que le trafic a augmenté sur la même période. L'exposition au risque routier reste moins élevée en région Nord - Pas-de-Calais qu'en France métropolitaine même si l'écart se réduit. La diminution du nombre de tués est plus rapide pour la France que pour la région dont le nombre de tués par habitant est historiquement plus faible.

### Sommaire

<b>Les grands enjeux nationaux</b>	<b>Page 5</b>
les deux roues motorisés : un tué sur trois	
les moins de 25 ans : un tué sur quatre	
la vitesse : au moins un accident mortel sur six	
l'alcool et les stupéfiants : un accident mortel sur cinq	
<b>Un enjeu important : les accidents impliquant un poids lourd</b>	<b>Page 9</b>
<b>Les tués par commune</b>	<b>Page 10</b>
<b>Analyse des accidents</b>	<b>Page 11</b>

## Un bilan 2009 encourageant 15 vies sauvées



En 10 ans, le nombre de personnes tuées sur les routes de notre région a pratiquement diminué de moitié. Cette évolution encourageante s'est poursuivie en 2009 avec 15 vies sauvées par rapport à 2008.

Cette année, tous les indicateurs de l'accidentologie sont à la baisse : le nombre d'accidents a chuté de 12%, le nombre de blessés de 14% et le nombre de blessés hospitalisés de 15%.

Ces progrès démontrent l'efficacité des politiques de prévention, de formation et de répression menées en région Nord - Pas-de-Calais.

Néanmoins, en 2009, 187 personnes ont perdu la vie sur les routes de la région et 4 273 en France métropolitaine attestant que nous avons encore des efforts à faire, notamment pour les motards qui représentent 35 % des tués en région et 28 % des tués au niveau national. Les acteurs de la sécurité routière en Nord - Pas-de-Calais doivent poursuivre la mobilisation autour des grands enjeux nationaux que sont l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux roues motorisés. Il nous faut également agir sur les enjeux spécifiques à notre région pour continuer à faire baisser ces chiffres.

Jean-Michel BÉRARD  
Préfet de la région  
Nord - Pas-de-Calais

### Sécurité routière : le rôle de l'État

La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière par l'État est placée sous la responsabilité du préfet de chaque département. Celui-ci s'appuie sur son directeur de cabinet, le chef de projet de sécurité routière, qui missionne les forces de l'ordre et anime la politique de prévention en s'appuyant sur un coordinateur de sécurité routière. Ce coordinateur, positionné en Direction départementale des Territoires et de la Mer, aide le chef de projet pour préparer, élaborer et mettre en œuvre la politique locale de sécurité routière dans le département. Des correspondants sécurité routière sont également désignés dans différentes administrations de l'État et veillent à la prise en charge de la sécurité routière dans tous ses champs de compétences. Les actions des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière portent sur les 3 composantes d'un accident : l'utilisateur de la route et le conducteur en particulier ; la route et son environnement ; le véhicule. Le préfet de région, assisté par la DREAL, assure la coordination régionale des politiques de sécurité routière. Toutes ces actions sont rendues plus efficaces grâce au développement d'une meilleure connaissance de l'accidentologie et par une politique locale forte et équilibrée entre prévention, communication, formation et sanction associant tous les services de l'État et les collectivités territoriales ainsi que de nombreuses associations.

### L'État pérennise les politiques de sécurité routière. - 40% de tués chez les moins de 25 ans



Depuis 1995, plus de 1 000 vies ont été sauvées sur nos routes grâce à la modification de nos comportements, ces résultats témoignent que l'accident n'est pas une fatalité.

Le bilan de l'année 2009 montre que les campagnes ciblées sur la protection des jeunes et sur la consommation excessive d'alcool ont porté leurs fruits : - 40% de tués en un an chez les moins de 25 ans et le nombre d'accidents mortels avec présence d'alcool a été divisé par deux par rapport à 2008. Ces résultats encourageants attestent de l'efficacité des politiques menées et qui doivent être pérennisées. La lutte contre les infractions à la vitesse doit également se poursuivre avec la même détermination. Par contre, nous devons faire de nouveaux progrès en ce qui concerne la protection des deux roues motorisés dont la mortalité progresse : 65 tués en 2009 soit 11 tués de plus qu'en 2008 (+20%).

Au delà des enjeux nationaux, la tranche d'âge 25-34 ans constitue un enjeu spécifique à notre région : 47 tués en 2009. Les accidents impliquant un poids lourd constituent également un enjeu important : 22 tués en 2009. Pour répondre à ces enjeux, la DREAL Nord - Pas-de-Calais finance, via le Budget Opérationnel de Programme régional « Sécurité et Circulation Routière » (BOP SCR), les actions de prévention et les publications des observatoires de sécurité routière dont le rôle est déterminant pour orienter les politiques de prévention et de répression.

Une partie importante des actions est portée par les Directions départementales des Territoires et de la Mer qui apportent un appui aux préfets de département pour la programmation des actions de prévention et de contrôle, organisent les examens du permis de conduire et assurent une coordination des acteurs locaux.

Pour sa part, la DREAL Nord - Pas-de-Calais contribue à l'amélioration du réseau routier national, assure le contrôle des véhicules des transports terrestres et finance les modes alternatifs à la route pour diminuer le trafic routier. L'implication de tous est indispensable pour changer les comportements et inscrire les progrès dans le temps. Il est nécessaire de poursuivre, avec la même détermination, les efforts engagés pour éviter davantage de destins brisés.

Michel Pascal  
Directeur régional de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
Nord - Pas-de-Calais

## Chiffres clés

**Le Nord - Pas-de-Calais n'occupe, avec ses deux départements, que 2,3% du territoire métropolitain mais il représente 6,5% de sa population soit un peu plus de 4 millions d'habitants. Ceci explique une densité régionale très élevée bien qu'elle varie du simple au double d'un département à l'autre : 447 hab/km<sup>2</sup> pour le Nord très urbain et 218 hab/km<sup>2</sup> pour le Pas-de-Calais.**

**Le linéaire de réseau autoroutier est deux fois plus important en région que pour la moyenne nationale. Autre originalité : le Nord - Pas-de-Calais est la région la plus jeune de France avec 35% de ses habitants âgés moins de 25 ans contre 31 % pour l'ensemble du pays.**

### Le parc de véhicules au 01/01/2009

	Région	France métropolitaine	Part de la région (%)
Voitures particulières	1 857 702	31 109 081	6,0
Autobus et autocars	4 432	92 874	4,8
Camions et camionnettes	234 446	4 989 951	4,7

Source : MEEDDM, SOeS, Fichier central des automobiles

### La population en 2007

	Région	France métropolitaine	Part de la région (%)
Population	4 021 665	61 795 007	6,5
Superficie (km <sup>2</sup> )	12 413	551 500	2,3
Densité de population (hab/km <sup>2</sup> )	324	114	3 fois la densité de la France

Sources : Insee, RP2007 exploitation principale

### Le linéaire de réseau routier en région et en France au 31/12/2008

Le réseau routier au 31/12/2008	Région (km)	% Région	France métropolitaine (km)	% France
Autoroute	627	2%	11 042	1%
Routes nationales	197	1%	9 765	1%
Routes départementales	11 503	38%	377 984	37%
Voies communales et autres	18 082	59%	629 000	61%

Source : SETRA, Ministère de l'intérieur - Direction générale des collectivités locales

## Sources

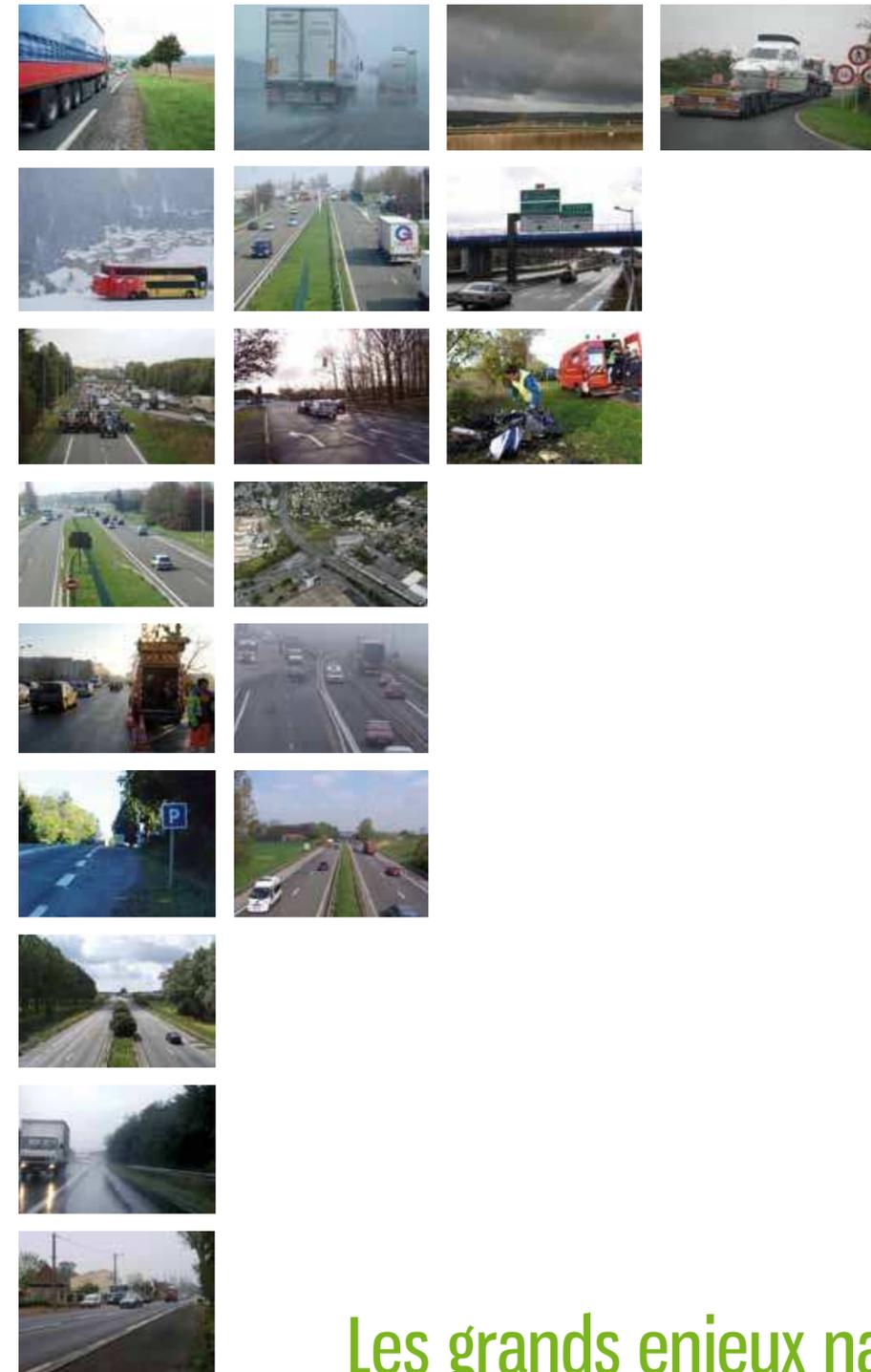
Les données corrigées issues du Portail accidents pour des analyses détaillées de l'année écoulée.

Le Bulletin d'Analyse des Accidents de la circulation (BAAC), rempli par les forces de l'ordre (police, gendarmerie ou CRS), est transmis à l'Observatoire National de Sécurité Routière (ONISR) puis à l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière pour être corrigé puis versé dans le Portail accidents. Il est exploité par l'Observatoire Régional de Sécurité Routière pour réaliser le bilan régional de l'accidentologie 2009.

Les remontées rapides pour le baromètre régional pour la tendance du premier semestre.

Les contraintes d'exploitation ne permettent pas de disposer des données corrigées avant un délai de 6 mois environ. Un système de remontées rapides permet de connaître le nombre provisoire d'accidents, de tués, de blessés et de blessés hospitalisés dès le mois suivant. C'est sur cette base que le baromètre régional est réalisé, il est consultable sur le site internet de la DREAL :

<http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr>



## Les grands enjeux nationaux

# Les grands enjeux nationaux

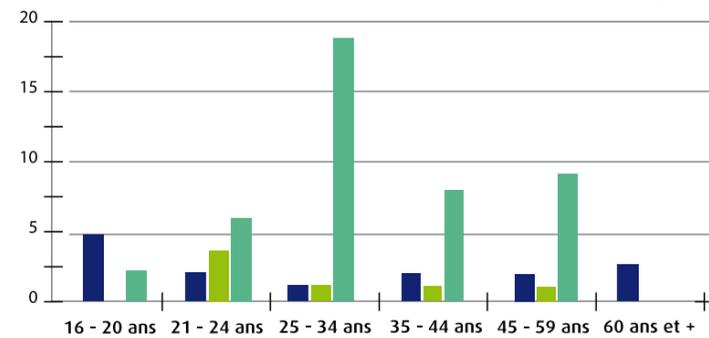
## Les deux roues motorisés : un tué sur trois en 2009

Les usagers de deux roues motorisés sont des usagers plus gravement touchés en cas d'accidents. Ils représentent 35 % des tués en 2009 alors que leur part dans le trafic est bien moindre, de l'ordre de 2% en kilométrage parcouru. La mortalité des usagers de scooters et les motocyclettes de plus de 50 cm<sup>3</sup> progresse : + 12 tués par rapport à 2008. Elle touche majoritairement les 25 à 34 ans qui roulent à vitesse soutenue sur des routes départementales ou communales et hors agglomération. Même s'ils portent un casque, ils sont plus gravement touchés en cas d'accident.

### Bilan et évolution

En 2009, 65 tués sont des conducteurs ou passagers de deux roues motorisés.

La répartition des tués par type de deux roues motorisés et par classe d'âge



La mortalité concerne toutes les tranches d'âge pour les deux roues motorisés de moins de 125 cm<sup>3</sup> alors qu'elle concerne plutôt les 25-34 ans pour les deux roues motorisés de plus de 125 cm<sup>3</sup>.

■ deux roues motorisé < 50 cm<sup>3</sup>  
■ deux roues motorisé >= 50 cm<sup>3</sup>  
■ deux roues motorisé > 125 cm<sup>3</sup>

La répartition des accidents et des tués en fonction du type de cylindrée

2009	Nbre de tués	Nbre d'accidents	Gravité
2R motorisé < 50 cm <sup>3</sup>	16	584	2,7
2R motorisé >= 50 cm <sup>3</sup>	49	529	9,3
2008			
2R motorisé < 50 cm <sup>3</sup>	17	757	2,2
2R motorisé >= 50 cm <sup>3</sup>	37	508	7,3

L'accidentalité des petites cylindrées baisse en 2009 alors que celle des deux roues de plus de 50 cm<sup>3</sup> progresse par rapport à 2008. La gravité des accidents est en augmentation pour les deux catégories mais elle reste 3 fois plus élevée pour les plus grosses cylindrées.

La répartition des accidents par type de route

Type de route	2 RM < 50cm <sup>3</sup>	2RM>=50cm <sup>3</sup>	Ensemble
Autoroute	0%	10%	12%
Routes nationales	1%	4%	2%
Routes départementales	22%	39%	28%
Voies communales et autres	77%	47%	58%

Les accidents de deux roues motorisés de moins de 50 cm<sup>3</sup> se produisent plutôt sur routes communales alors que la répartition des accidents de deux roues motorisés de plus de 50 cm<sup>3</sup> est plus proche de celle de l'ensemble des usagers.

La répartition des accidents selon la taille de l'agglomération

	2 RM < 50cm <sup>3</sup>	2RM>=50cm <sup>3</sup>	Ensemble
hors agglo	15%	44%	38%
agglo de - de 5 000 h	13%	14%	10%
agglo de - de 20 000 h	30%	17%	17%
agglo au delà de 20 000 h	42%	25%	35%

Les accidents de deux roues motorisés de moins de 50 cm<sup>3</sup> se produisent plutôt dans les grandes agglomérations, ceux des deux roues motorisés de plus de 50 cm<sup>3</sup> sont plus nombreux hors agglomération.

### Cadrement réglementaire

Parmi les deux roues motorisés (2RM) on distingue : les scooters, les cyclomoteurs, les motocyclettes.

Les jeunes âgés de :

- 14 ans peuvent conduire un deux roues de 50cm<sup>3</sup> s'ils ont obtenu le Brevet de Sécurité Routière (BSR),
- 16 ans peuvent conduire des cylindrées n'excédant pas 125 cm<sup>3</sup> s'ils disposent du permis A1,
- 18 ans peuvent conduire des motos de moins de 34 ch s'ils ont obtenu le permis A,
- 20 ans peuvent conduire des cylindrées n'excédant pas 125 cm<sup>3</sup> s'ils ont obtenu le permis B depuis plus de 2 ans ou tout type de motocyclette s'ils ont obtenu le permis A depuis plus de 2 ans,
- 21 ans peuvent conduire tout type de motocyclette s'ils disposent du permis A.

### Les causes

Des usagers plus fragiles en cas de choc

En cas d'accident, la probabilité d'être tué est presque deux fois plus élevée pour les deux roues motorisés de plus de 50 cm<sup>3</sup> (9,3 tués pour 100 accidents) que pour l'ensemble des usagers (5,8 tués pour 100 accidents).

La vitesse excessive

Les conducteurs de motocyclettes sont des usagers moins respectueux des limitations de vitesse que les autres usagers comme l'a montré une étude de l'Observatoire National de Sécurité Routière de 2002 à 2008 sur le taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses autorisées.

L'alcool, les stupéfiants, l'absence de casque

En 2009, les usagers de deux roues motorisés sont impliqués dans 1 113 accidents :

- 48 ne portaient pas de casque, 5 sont décédés.
- 114 avaient un taux d'alcoolémie supérieur à la limite autorisée. Les conducteurs de deux roues motorisés de moins de 50 cm<sup>3</sup> sont proportionnellement plus nombreux à être dépistés positifs que la moyenne des usagers.
- 7 ont été dépistés positifs pour l'usage de drogues autres que l'alcool.



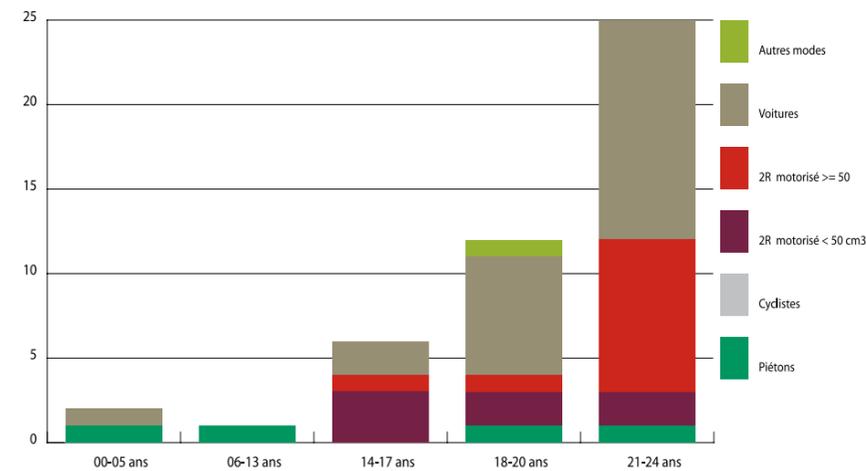
## Les jeunes de moins de 25 ans : un tué sur quatre en 2009

Le Nord - Pas-de-Calais est la région la plus jeune de France avec 35 % de ses habitants âgés de moins de 25 ans contre 31 % pour l'ensemble du pays. Les jeunes sont donc un enjeu important pour notre région. Avec 29 tués de moins par rapport à 2008, le nombre de tués chez les moins de 25 ans est en forte baisse en 2009. L'inexpérience de la conduite et la consommation d'alcool restent les principales causes d'accidents.

### Bilan et évolution : moins de tués parmi les jeunes

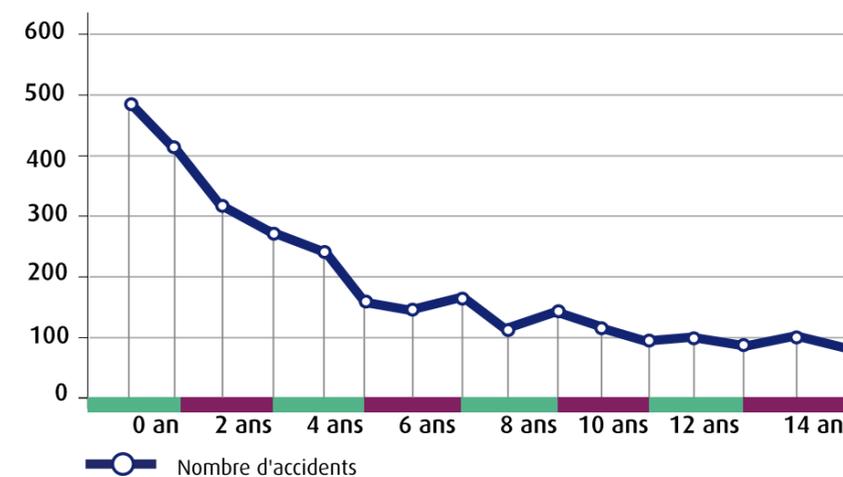
En 2009, 46 tués avaient moins de 25 ans, ils étaient 75 en 2008.

Répartition des tués de moins de 25 ans par type d'usagers



La mortalité des 21-24 ans est la plus élevée. Cette tranche d'âge cumule l'inexpérience du volant et de la conduite des 2 roues motorisés les plus puissants.

Nombre d'accidents par années de permis du conducteur



## La vitesse : au moins un accident mortel sur six en 2009

Un enjeu important mais il existe peu de données en région

En 2009 les forces de l'ordre ont relevé un «défaut de maîtrise de la vitesse du véhicule» pour 326 accidents dont 32 accidents mortels. La vitesse est en rapport direct avec la fréquence et la gravité des accidents mais la vitesse excessive n'est pas toujours facile à démontrer après l'accident. C'est donc une cause qui est sous évaluée dans les données disponibles.

En 2009, on dénombre plus de 600 000 déclenchements des radars automatiques fixes. Le suivi du nombre de déclenchements n'est toutefois pas un indicateur fiable de l'évolution des vitesses pratiquées

puisqu'ils sont signalés par un panneau 400 mètres en amont. Les observations ont montré que les radars fixes ne sont efficaces, pour réduire la vitesse, que sur une distance limitée. Pour amener les usagers à réduire leur vitesse sur de plus longues distances, le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) du 18 février 2010 a décidé que les panneaux annonçant la présence des radars automatiques fixes seraient désormais implantés à une distance aléatoire de 1 à 2 km en amont et des radars « vitesse moyenne » seront installés prochainement pour contrôler le respect des temps de parcours.

## L'alcool et les stupéfiants : un accident mortel sur cinq en 2009

Les résultats de l'année 2009 sont encourageants mais les dépistages de stupéfiants ne sont pas encore systématiques après un accident.

### L'alcool : une amélioration en 2009

En 2009, la présence d'un taux d'alcool illégal a été relevé pour 26 accidents mortels. C'est 2 fois moins qu'en 2008. Ces chiffres sont encourageants mais la présence d'alcool n'a pas pu être vérifiée pour au moins un usager pour 91 accidents mortels ce qui démontre que des progrès sont encore à faire en matière de dépistage et de communication des résultats.

#### Les accidents mortels avec alcool : en net recul en 2009

Années	Accidents mortels	Accidents mortels avec alcoolémie connue (positif ou négatif)	Accidents mortels avec alcoolémie positive	% Région	% France
2005	235	117	75	64%	28%
2006	203	111	55	50%	28%
2007	185	87	37	43%	29%
2008	185	75	60	80%	28%
2009	173	82	26	32%	30%

En 2009, pour la première fois depuis 5 ans, la région enregistre une proportion d'accidents avec alcool proche de celle de la France. Les chiffres restent toutefois trop élevés.

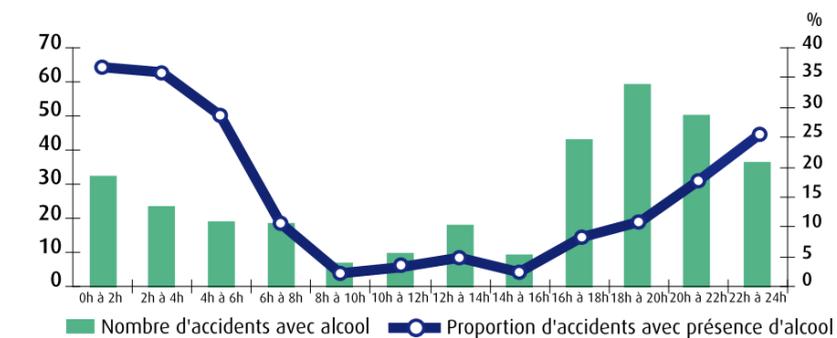
#### Répartition des conducteurs dépistés positifs par catégories d'usagers

	2RM < 50 cm3	2RM >= 50 cm3	Véhicules légers	Cyclistes	Piétons	Poids lourds
Nombre de conducteurs avec alcoolémie positive	69	45	270	12	11	2
Nombre de conducteurs dont le résultat du dépistage est connu	485	458	3050	146	346	122
% de conducteurs dépistés positifs	14%	10%	9%	8%	3%	2%

La consommation excessive d'alcool concerne tous les usagers de la route mais elle est plus fréquente chez les usagers de 2 roues motorisés de moins de 50 cm3 et plus rare chez les conducteurs de poids lourds.

#### Nombre et proportion d'accidents avec alcoolémie illégale selon l'heure de la journée

Les accidents avec alcool se produisent principalement en fin de journée ou la nuit. Pour près de 40 % des accidents qui se sont produits avant 4h du matin, au moins un usager a été contrôlé avec un taux d'alcoolémie illégal.



### Les stupéfiants : encore trop peu de dépistages

En 2009, la présence de stupéfiant a été détectée pour 48 accidents dont 9 mortels. Pour 11 accidents dont un mortel, la conduite sous influence de produits stupéfiants est associée à une consommation excessive d'alcool. La consommation de drogue touche toutes les classes d'âge : 21 usagers contrôlés positifs avaient moins de 25 ans, 21 avaient entre 25 et 44 ans, 6 avaient plus de 45 ans. C'est un phénomène plutôt masculin : 83 % étaient des hommes. Le résultat des dépistages est connu pour seulement 242 usagers impliqués dans les 3238 accidents de l'année, il est positif pour au moins un produit pour 42 usagers. L'exploitation plus poussée des résultats n'est pas possible compte tenu du faible nombre d'usagers dépistés.

La consommation d'alcool dépend également du jour, de l'heure, de l'âge et du sexe :

- . 45 % des accidents liés à l'alcool se sont produits le week-end.
- . 44 % des accidents avec alcool se sont produits entre 17 h et 22 h.
- . 55 % des usagers alcoolisés ont moins de 35 ans.
- . 88 % des usagers alcoolisés sont des hommes.

### Cadrage réglementaire

Le taux légal d'alcoolémie maximale est fixé à 0,5 gramme d'alcool par litre de sang (contrôle par analyse de sang) et à 0,25 milligramme par litre d'air expiré (contrôle par éthylomètre).

En 2009, plus de 600 000 dépistages de l'alcoolémie préventifs ont été réalisés par les forces de l'ordre, moins de 3% se sont avérés positifs. Lorsque les forces de l'ordre arrivent sur les lieux d'un accident de la circulation, elles doivent contrôler l'alcoolémie de tous les conducteurs impliqués et, le cas échéant, des piétons. Toutefois, l'alcoolémie n'est pas toujours connue au moment de renvoyer le BAAC ou la gravité de l'accident peut être telle qu'il est impossible de réaliser une prise de sang.

La détection de stupéfiants n'est obligatoire que dans le cas des accidents mortels. Compte tenu du coût élevé du dépistage, le nombre de dépistages est faible. Afin de cibler les contrôles, les forces de l'ordre ont recours à l'analyse du comportement. Le pourcentage de contrôles positifs est ainsi relativement élevé.

## Un enjeu important

### Les accidents impliquant des poids lourds : un accident mortel sur huit en 2009

Les accidents impliquant des poids lourds sont rares (moins de 5% des accidents) mais ils sont 3 fois plus graves. Ils se produisent principalement sur autoroute. La consommation excessive d'alcool est moins souvent en cause chez les conducteurs de poids lourds que chez les autres usagers. L'implication des poids lourds ne signifie pas qu'ils sont responsables des accidents.

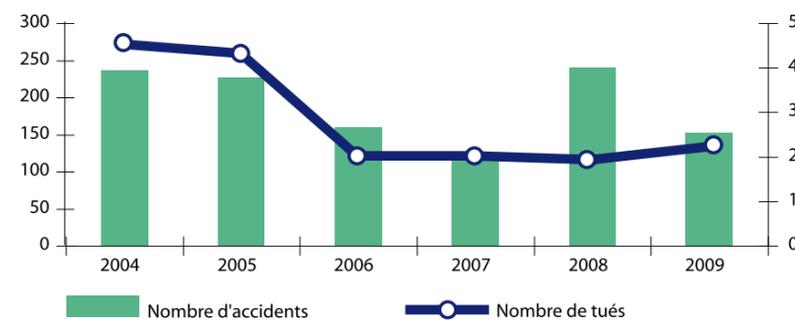
En 2009 on dénombre 154 accidents impliquant un poids lourd, ils ont entraîné la mort de 22 personnes soit 14 tués pour 100 accidents. C'est presque 3 fois plus que la moyenne de l'année (5,8 tués pour 100 accidents).

#### Les victimes en cas d'accident impliquant un poids lourd

«Nombre d'accidents corporels»	dont tués	dont blessé hospitalisé	dont blessés
153	22	69	191
dont poids lourds	3	10	31

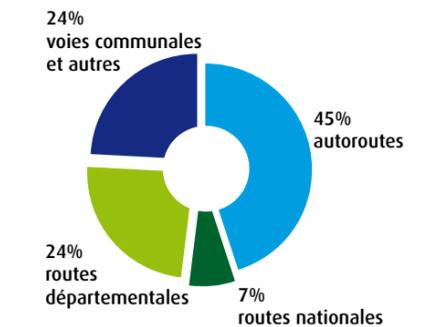
En cas d'accident, le conducteur et les passagers du poids lourds sont rarement touchés.

#### Évolution du nombre d'accidents et de tués dans les accidents impliquant un poids lourd



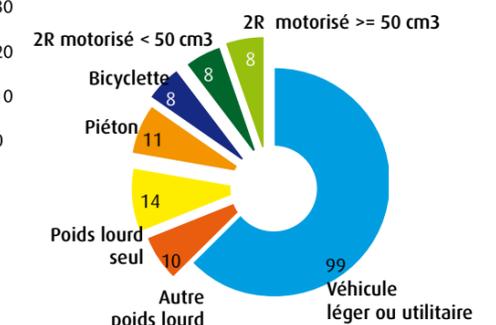
Le nombre d'accidents et le nombre de tués sont en baisse.

#### Répartition des accidents en fonction du type de route



Près de la moitié des accidents impliquant un poids lourd se produit sur autoroute.

#### Les autres véhicules impliqués lors d'un accident avec un poids lourd



Pour 2/3 des accidents avec un poids lourd, un véhicule léger ou un utilitaire est impliqué dans la collision.

### Les causes

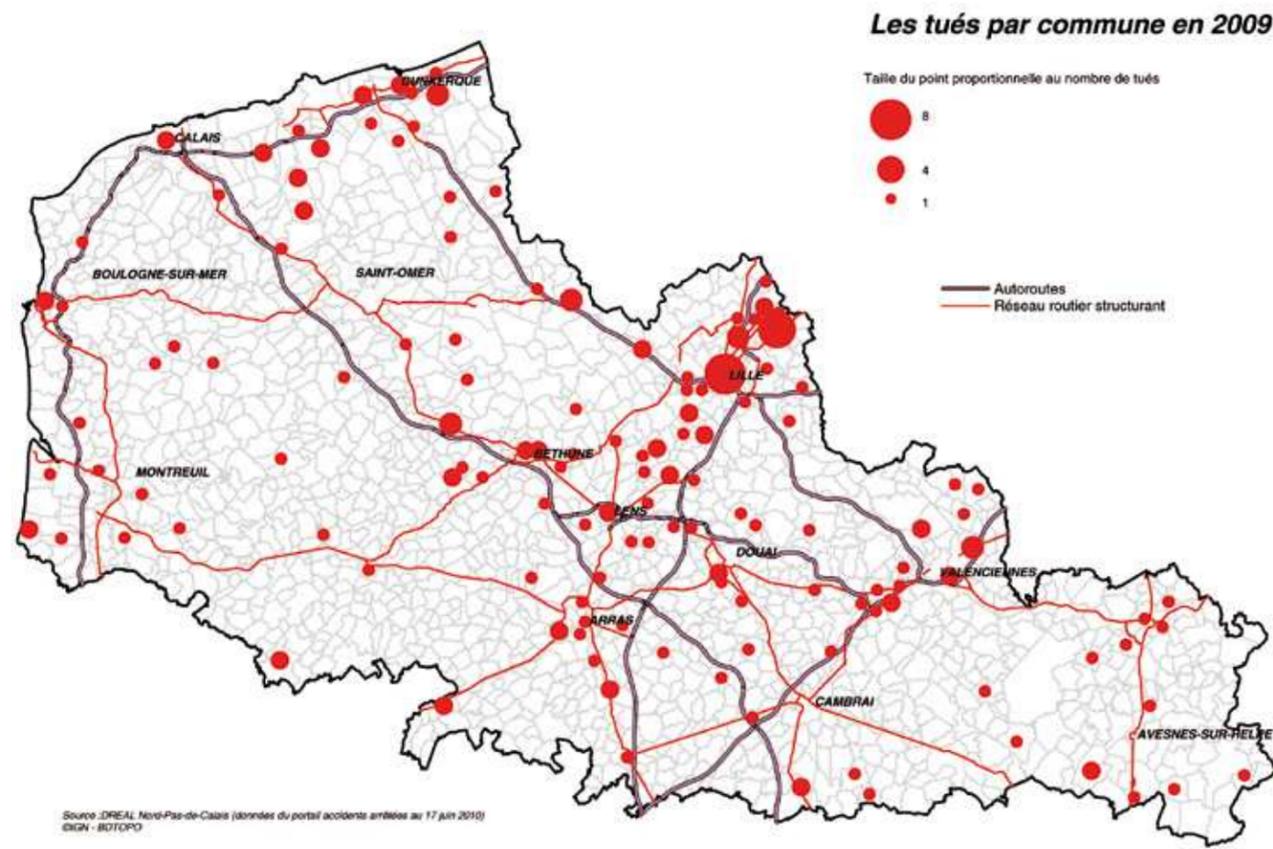
L'implication des poids lourds ne signifie pas qu'ils sont responsables. Les accidents impliquant un poids lourd sont plus graves du fait de leur poids et de leur taille. La consommation excessive d'alcool a été décelée pour 2 conducteurs de poids lourds impliqués dans un accident. La consommation de produit stupéfiant a été décelée pour 3 conducteurs de poids lourds impliqués dans un accident.



# Les tués par communes

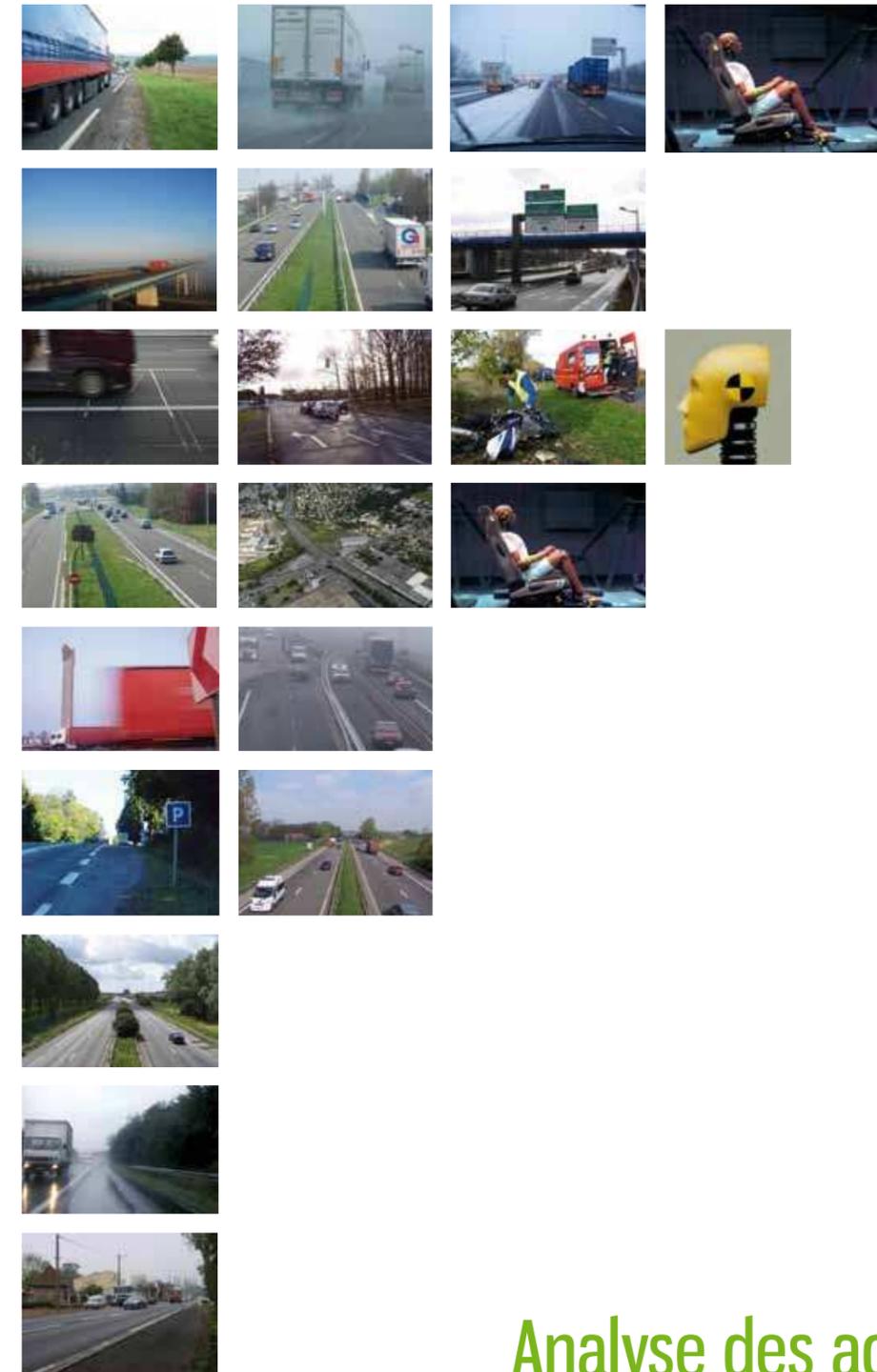
## Les accidents mortels sur tout le territoire régional

Les accidents mortels ne sont pas concentrés uniquement au niveau des grandes agglomérations ou des infrastructures routières structurantes, ils sont répartis sur tout le territoire régional.



Les communes qui ont enregistré plus de 3 tués en 2009

Commune	Accidents	«Accidents mortels»	Tués
LILLE	368	8	8
ROUBAIX	172	6	7
MARCQ-EN-BAROEUL	78	3	3
BAILLEUL	14	3	3
ONNAING	11	2	3
TETEGHEM	11	3	3
LILLERS	7	2	3



## Analyse des accidents

# Analyse des accidents

## Des accidents et des tués en particulier les veilles de fêtes, aux heures de pointe et sur les routes départementales

En 2009, le département du Pas-de-Calais enregistre une forte baisse du nombre de la mortalité sur la route (-25 tués) mais le Nord repasse au dessus de la barre des 100 tués. La majorité des accidents se sont produits sur route communale, hors agglomération avec un pic au mois d'avril. Le nombre d'accidents est directement lié à la densité du trafic : on dénombre plus d'accidents les veilles de fêtes et à l'heure de pointe du soir entre 18h et 20h. Le nombre de tués a été, quant à lui, plus important sur routes départementales, hors agglomération, en octobre, le dimanche, aux heures creuses (entre 14h et 16h).

### Des inégalités entre les départements : 25 tués de moins qu'en 2008 dans le Pas-de-Calais mais 10 tués de plus dans le Nord

		Accidents	Tués	Blessés	Blessés hospitalisés	Gravité
Nord	2009	2 246	109	2 797	1 058	4,9
	2008	2 620	99	3 338	1 355	3,8
	évolution	-14%	+10	-16%	-22%	1,1
Pas de Calais	2009	992	78	1 334	638	7,9
	2008	1 075	103	1 442	648	9,6
	évolution	-8%	-25	-7%	-2%	-1,7
Région	2009	3 238	187	4 131	1 696	5,8
	2008	3 695	202	4 780	2 003	5,5
	évolution	-12%	-15	-14%	-15%	0,3

La gravité des accidents dans le Pas-de-Calais, liée au caractère moins urbain de ce département, reste élevée malgré une baisse de 2 points par rapport à 2008.

### La répartition par type de réseau : les autoroutes sont plus sûres que les autres types de voies

Région	2009			2008			France 2009		
	% des accidents	% des tués	Indice de gravité	% des accidents	% des tués	Indice de gravité	% des accidents	% des tués	Indice de gravité
Autoroute	12%	10%	5,0	13%	8%	3,3	5%	5%	5,7
Routes nationales	2%	4%	10,5	3%	4%	6,2	6%	10%	9,3
Routes départementales	28%	56%	11,6	25%	59%	13,1	33%	64%	11,7
Voies communales et autres	58%	30%	3,0	59%	29%	6,2	56%	21%	2,3

La gravité des accidents sur autoroute et sur route nationale est en augmentation par rapport à 2008. Toutefois la gravité des accidents est 2 fois plus faible sur autoroute que sur route nationale ou départementale ce qui est directement lié à leurs caractéristiques : pas de risque de collision frontale avec un autre véhicule, pas de carrefours à niveau...

### Le nombre de tués après une collision sur un obstacle fixe

Les glissières de sécurité démontrent leur efficacité : la gravité d'une collision avec un arbre est 6 fois plus importante que celle d'une collision avec une glissière. Il faut donc continuer à protéger les obstacles par des glissières.

Obstacle fixe heurté	Accidents	Tués 2009	Indice de gravité
Arbre	68	22	32,4
Poteau	65	11	16,9
Fossé, talus, paroi rocheuse	78	10	12,8
Bâtiment, mur, pile de pont	64	9	14,1
Véhicule en stationnement	170	6	3,5
Glissière métallique	136	7	5,1
Glissière béton	94	3	3,2
<b>Total</b>	<b>894</b>	<b>81</b>	<b>9,1</b>

### Près de la moitié des accidents se produisent hors agglomération ou en agglomération de moins de 5 000 habitants

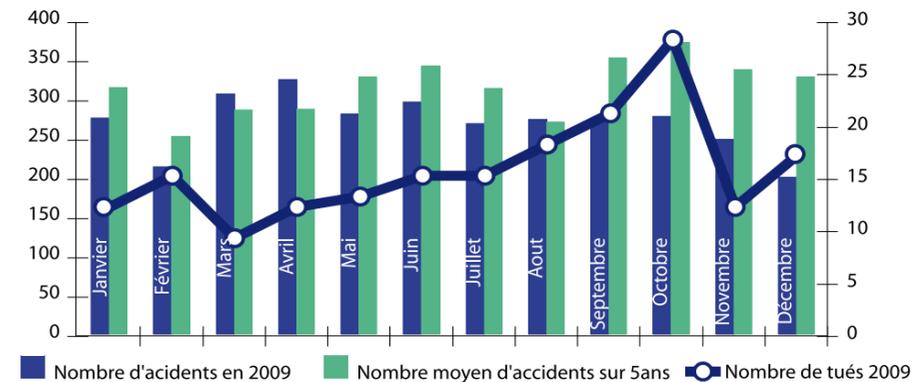
	2009			2008		
	% des accidents	% des tués	Indice de gravité	% des accidents	% des tués	Indice de gravité
Hors agglomération	38%	53%	8,0	38%	65%	9,4
moins de 5 000 hab	11%	17%	9,4	10%	10%	5,6
5 001 à 20 000 hab	19%	16%	4,8	17%	11%	3,5
20 001 hab et plus	32%	14%	2,6	35%	14%	2,1

**Répartition des accidents selon la taille de l'agglomération**  
Les accidents hors agglomération sont plus graves car les vitesses sont plus élevées. La mortalité en milieu urbain est en légère augmentation par rapport à 2008.

### Le nombre d'accidents par mois est en diminution sur les derniers mois de l'année, traditionnellement plus accidentogènes dans notre région

#### Nombre d'accidents et de tués par mois

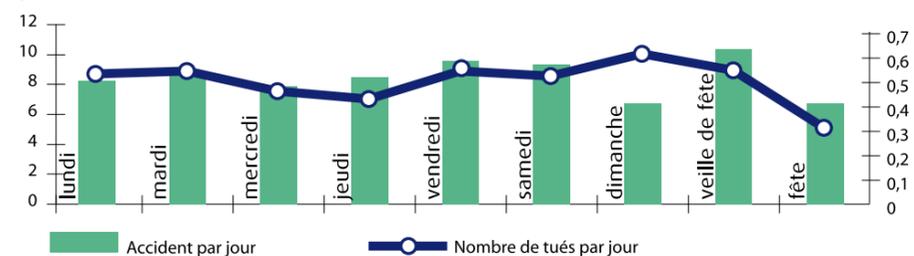
Le nombre de tués par mois a augmenté de façon constante depuis le mois de mars pour atteindre son maximum en octobre. Les mauvaises conditions météorologiques de la fin de l'année ont entraîné une baisse des vitesses et du trafic ce qui a permis une diminution du nombre d'accidents et des tués en novembre et décembre.



### Le nombre d'accidents et de tués par jour de la semaine évolue en fonction du trafic

#### Nombre d'accidents et de tués par jour de la semaine

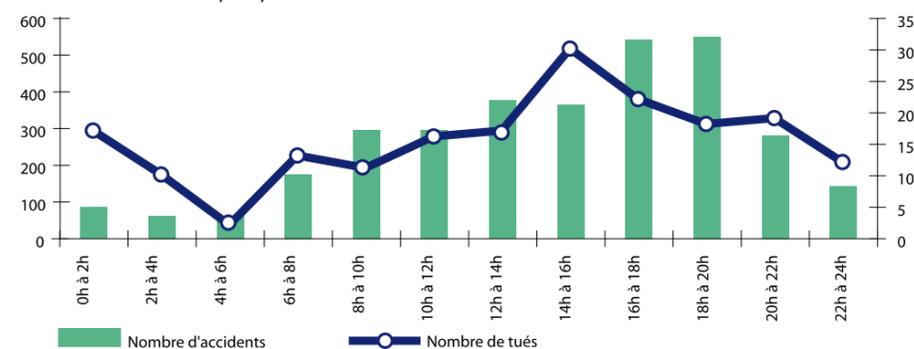
Le nombre d'accidents est plus important en semaine et le samedi lorsque le trafic est plus dense. Par contre le nombre de tués est plus important le dimanche. Cela s'explique en partie par le taux d'occupation des véhicules qui est plus élevé ce jour là et par la fluidité du trafic qui permet des vitesses plus élevées.



### Le nombre d'accidents et de tués par heure est également fonction du trafic

#### Nombre d'accidents et de tués par tranche horaire

Le nombre d'accidents est important à l'heure de pointe du soir mais la forte concentration d'accidents entre 18h et 20h s'explique également par la fatigue et l'alcool de fin de journée. Le nombre de tués rapporté au nombre d'accidents est important la nuit : moins de visibilité, vitesses plus élevées et alcool sont les principales causes observées.



### Les principaux facteurs d'accidents se répartissent en trois catégories et peuvent se cumuler

#### Les facteurs liés à l'usager

- La consommation d'alcool ou de drogues
- La vitesse excessive
- L'inexpérience de la conduite
- L'absence d'utilisation des équipements de sécurité
- L'attention perturbée : téléphone portable, cigarette...
- Le refus de priorité
- La fatigue et la somnolence

#### Les facteurs liés au véhicule

- La défectuosité mécanique
- L'absence de signalisation ou d'éclairage
- L'éclatement d'un pneumatique

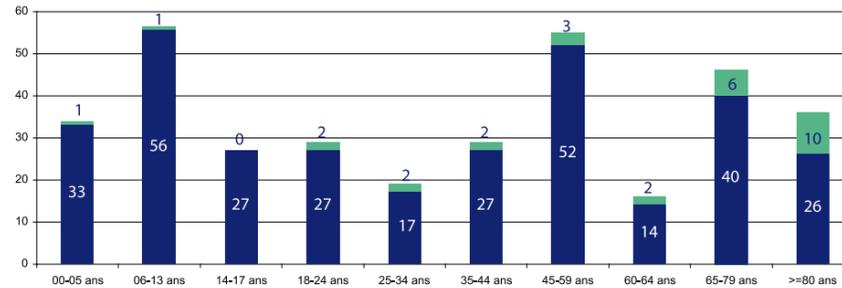
#### Les facteurs liés à l'infrastructure

- Les mauvaises conditions de visibilité ou de lisibilité de l'infrastructure
- Les collisions avec des obstacles fixes

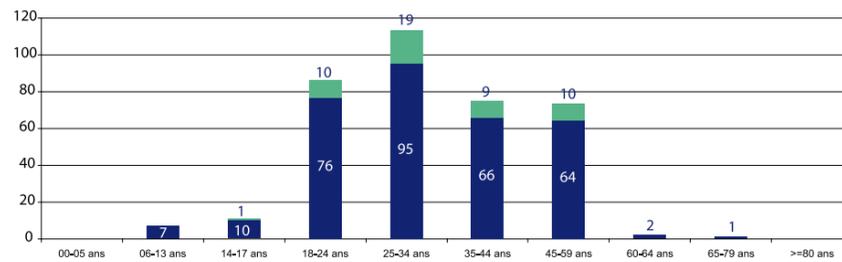
## La répartition des victimes par âge, par mode de déplacement et l'évolution par rapport à 2008

La répartition des tués par classe d'âge et par catégories d'usagers montre que l'évolution par rapport à 2008 est globalement favorable pour tous les usagers à l'exception des plus de 80 ans (+9 tués) et d'une augmentation simultanée de la mortalité des usagers de deux roues motorisés (+12 tués) et des 25-34 ans (+9 tués). Les 25-34 ans payent un lourd tribut en 2009 : ils représentent 24% des tués.

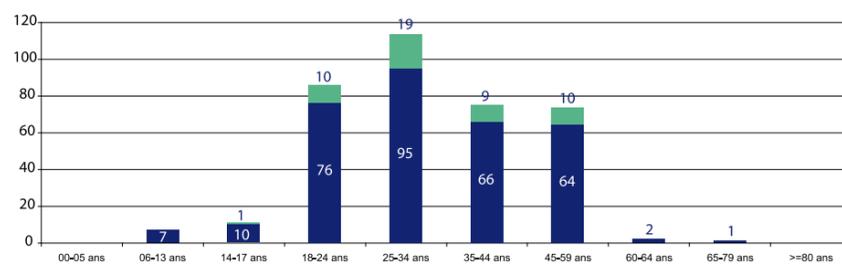
**Piétons :** toutes les classes d'âge sont touchées par les accidents mais c'est parmi les plus de 80 ans que l'on enregistre le plus de tués (+8 tués par rapport à 2008).



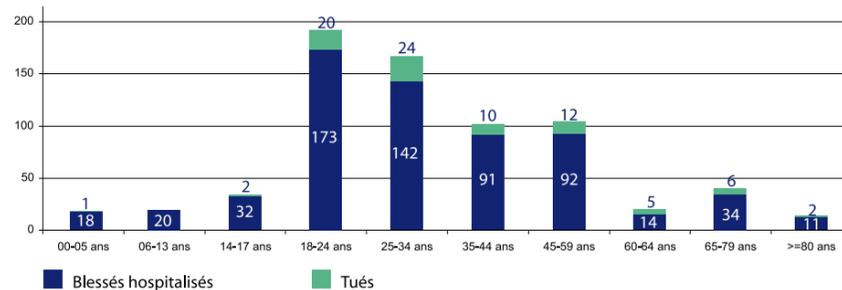
**Deux roues motorisés de moins de 50 cm<sup>3</sup> :** les 16-24 ans sont les plus touchés.



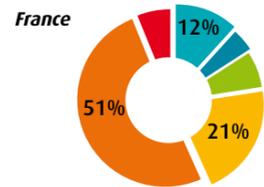
**Deux roues motorisés de plus de 50 cm<sup>3</sup> :** les 25-34 ans sont les plus touchés (+8 de par rapport à 2008).



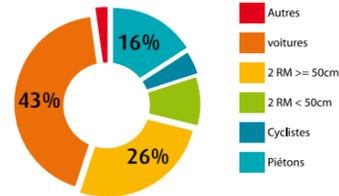
**Conducteurs et passagers de voitures :** la situation des 18-24 ans s'est améliorée par rapport à 2008 alors que celle des 25-34 s'est détériorée (+8 tués). Le nombre de victimes est désormais très proche pour ces 2 tranches d'âge.



### La répartition des tués par mode de déplacement



### Région Nord - Pas-de-Calais

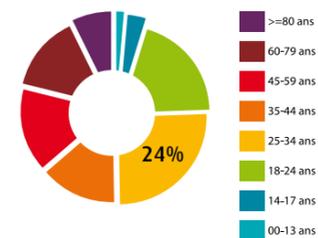


En 2009, les deux roues motorisés représentent 35 % des tués en région, ils représentent 28 % des tués en France métropolitaine.

### La répartition des tués par classe d'âge

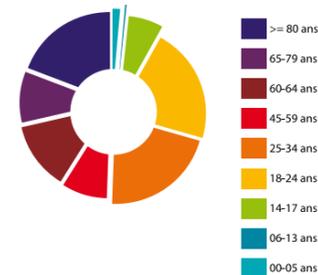


### Région Nord - Pas-de-Calais



La tranche d'âge 25-34 ans est plus touchée par la mortalité sur la route en région que pour la France.

### Nombre de tués population/classe d'âge (en million d'habitants)



Lorsque l'on rapporte le nombre de tués à la population de chaque classe d'âge, ce sont les 18-24 ans, les 25-34 ans et les plus de 80 ans qui sont les plus touchés par la mortalité sur la route.

## L'évolution par rapport à 2008

La baisse de la mortalité concerne presque toutes les classes d'âge. La mortalité des plus de 80 ans et des 25-34 ans progresse de 9 tués par rapport à 2008. La baisse de la mortalité concerne toutes les catégories d'usagers à l'exception des usagers de motocyclettes supérieures à 50 cm<sup>3</sup> qui progresse de 32%. La France enregistre également une augmentation du nombre de tués chez les motards mais dans une moindre mesure : +9 % par rapport à 2008.

### Évolution du nombre de tués par classe d'âge

Tués	00-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-59	60-79	>=80
2009	3	6	37	47	26	29	26	13
2008	10	11	54	38	32	31	22	4
Évolution	-7	-5	-17	9	-6	-2	4	9

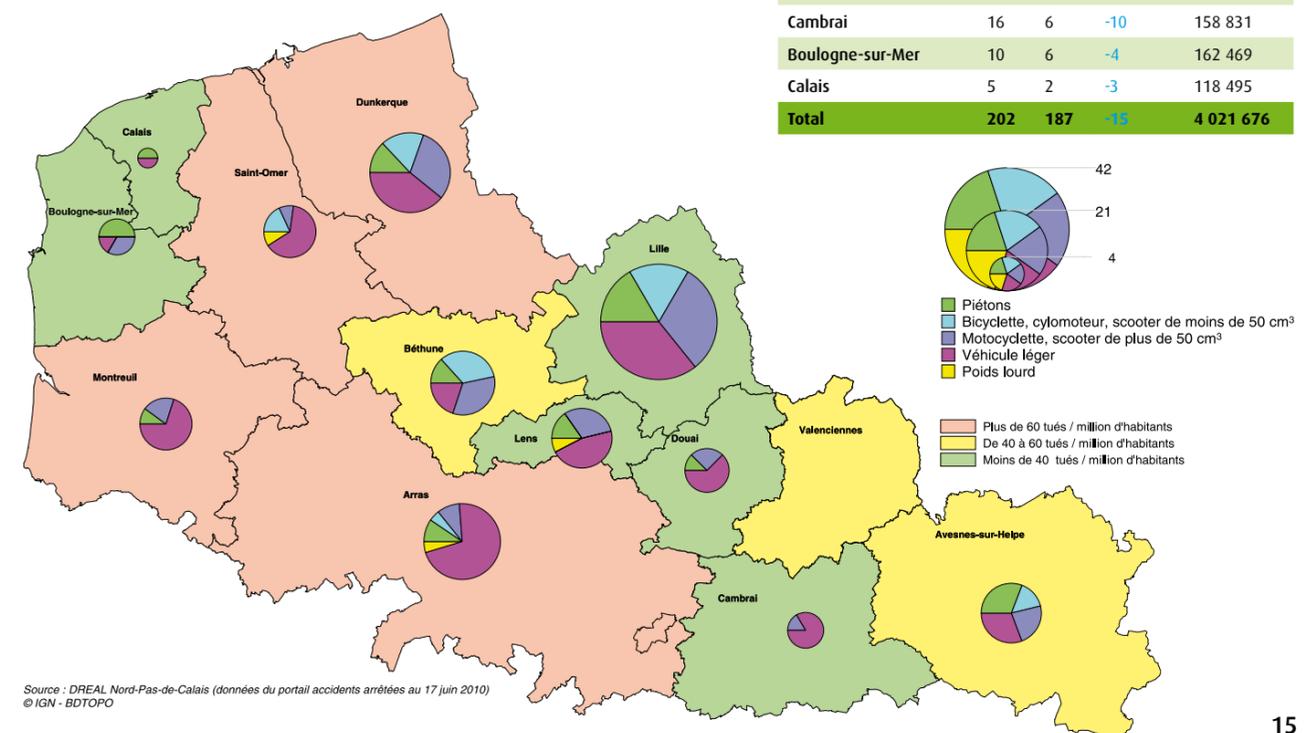
### Évolution du nombre de tués par mode de déplacement

Tués	Piétons	Cyclistes	2 RM < 50 cm <sup>3</sup>	2 RM >= 50 cm <sup>3</sup>	Voitures	Autres modes
2009	29	7	16	49	82	4
2008	29	7	17	37	111	1
Évolution	0	0	-1	12	-29	3

## Les tués par arrondissement

La baisse de l'accidentologie constatée en 2009 sur la région bénéficie à la plupart des arrondissements. L'arrondissement de Lille enregistre une augmentation des tués en 2009 avec 15 tués de plus qu'en 2008 et une forte proportion de deux roues motorisés de plus de 50 cm<sup>3</sup>. Toutefois, si l'on rapporte le nombre de tués à la population de l'arrondissement, c'est dans les arrondissements de Montreuil, d'Arras, de Saint-Omer et de Dunkerque où l'exposition au risque routier est la plus élevée.

### Evolution du nombre de tués par arrondissement et nombre de tués rapportés à la population de l'arrondissement



Source : DREAL Nord-Pas-de-Calais (données du portail accidents arrêtées au 17 juin 2010) © IGN - BDTPO



Directeur de publication :  
Michel Pascal

Conception Graphique :  
Communication DREAL NPdC  
Michel Petit / édition illimitée

photos :  
Frédéric Michaux  
MEEDDM  
CETE Nord Picardie  
DDTM du Nord

Impression sur papier recyclé,  
encres végétales

ISSN 2109-2648



Direction régionale de l'Environnement  
de l'Aménagement et du Logement  
Nord - Pas-de-Calais  
44, rue de Tournai BP 259  
59019 Lille cedex  
tél : 03 20 13 48 48 - Fax 03 20 13 48 78  
[www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr](http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr)